Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 91 del 20 aprile 1994 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 20 aprile 1994** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 63

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, Solas 74/83.

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Entrata in vigore degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, Solas 74/83

Si riporta qui di seguito, in lingua inglese con traduzione non ufficiale in lingua italiana, il testo degli emendamenti alla Convenzione Solas 74/83 concernenti la Risoluzione MSC 22(59) adottata il 23 maggio 1991.

I sunnominati emendamenti, di cui si riporta qui di seguito il testo, sono entrati in vigore, a norma dell'art. VIII (b) (vii) (2) della Convenzione, il 1° gennaio 1994.

INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION

IMO

MSC 59/33/Add.3
18 June 1991
Original: ENGLISH

MARITIME SAFETY COMMITTEE -
59th session
Agenda item 33

REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE
ON ITS FIFTY-NINTH SESSION

Attached are annexes 8, 34, 35 and 36 to the report of the Maritime Safety Committee on its fifty-ninth session (MSC 59/33).

ANNEX 8 - RESOLUTION MSC.20(59) ADOPTED ON 17 MAY 1991
ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972

ANNEX 34 - RESOLUTION MSC.22(59) ADOPTED ON 23 MAY 1991
ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

ANNEX 35 - RESOLUTION MSC.23(59) ADOPTED ON 23 MAY 1991
ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE FOR THE SAFE CARRIAGE OF GRAIN IN BULK

ANNEX 36 - RESOLUTION MSC.21(59) ADOPTED ON 22 MAY 1991
ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978

***

MSC 59/33

ANNEX 34

RESOLUTION MSC.22(59)

(adopted on 23 May 1991)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as "the Convention" concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its fifty-ninth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the texts of which are set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 1993 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

Chapter II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 20

Fire control plans

The existing heading is replaced by the following:

"Fire control plans and fire drills".

The following text is inserted after the heading:

"(This regulation applies to all ships)".

The following new paragraph 3 is added after paragraph 2:

"3 Fire drills shall be conducted in accordance with the provisions of regulation III/18".

Regulation 21

Ready availability of fire-extinguishing appliances

The following text is added after the heading:

"(This regulation applies to ll ships)".

The existing text of this regulation is replaced by the following:

"Fire-extinguishing appliances shall be kept in good order and be available for immediate use at all times".

Regulation 28

Means of escape

The following text is inserted after the heading:

"(Paragraph 1.8 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 January 1994)".

The following new subparagraph 1.8 is added after existing subparagraph 1.7:

".8 Where public spaces span three or more decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, each level within the space shall have two means of escape, one of which shall give direct access to an enclosed vertical means of escape meeting the requirements of paragraph 5".

Regulation 32

Ventilation systems

The following text is inserted after the heading:

"(Paragraph 1.7 of this regulation applies to ships constructed on or after 1 January 1994)".

The following new paragraph 1.7 is inserted between existing paragraphs 1.6 and 2:

"1.7 Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the space shall be equipped with a smoke extraction system. The smoke extraction system shall be activated by the required smoke detection system and be capable of manual control. The fans shall be sized such that the entire volume within the space can be exhausted in 10 min or less".

Regulation 36

Fixed fire detection and fire alarm systems
Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

The following text is inserted after the heading:

"(Paragraph 2 applies to ships constructed on or after 1 January 1994)".

The existing paragraph is numbered as paragraph 1, and the following new paragraph 2 is added after new paragraph 1:

"2 Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the entire main vertical zone containing the space shall be protected throughout with an automatic sprinkler system in compliance with regulation 12".

Regulation 40

Fire patrols, detection, alarms and public address systems

The following text is inserted after the heading:

"(Paragraph 7 applies to ships constructed on or after 1 January 1994)".

The following new paragraph 7 is added after existing paragraph 6:

"7 Where public spaces span three or more open decks and contain combustibles such as furniture and enclosed spaces such as shops, offices and restaurants, the entire main vertical zone containing the space shall be protected throughout with a smoke detection system complying with regulation 13, with the exception of paragraph 1.9".

Chapter III

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 18

Abandon ship training and drills

The existing heading and text of this regulation are replaced by the following:

"Emergency training and drills

1 This regulation applies to all ships.

2 Manuals

A training manual complying with the requirements of regulation 51 shall be provided in each crew messroom and recreation room or in each crew cabin.

3 Practice musters and drills

3.1 Each member of the crew shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ship for which this is impracticable.

3.2 On a ship engaged on an international voyage which is not a short international voyage, musters of the passengers shall take place within 24 h after their embarkation. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency. If only a small number of passengers embark at a port after the muster has been held it shall be sufficient, instead of holding another muster, to draw the attention of these passengers to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4.

3.3 On a ship engaged on a short international voyage, if a muster of the passengers is not held on departure, the attention of the passengers shall be drawn to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4.

3.4 Each abandon ship drill shall include:

.1 summoning of passengers and crew to muster stations with the alarm required by regulation 6.4.2 and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship specified in the muster list;

.2 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;

.3 checking that passengers and crew are suitably dressed;

.4 checking that lifejackets are correctly donned;

.5 lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;

.6 starting and operating the lifeboat engine;

.7 operation of davits used for launching liferafts.

3.5 Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of paragraph 3.4.5 at successive drills.

3.6 Each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 3 months during an abandon ship drill. The Administration may allow ships operating on short international voyages not to launch the lifeboats on one side if their berthing arrangements in port and their trading patterns do not permit launching of lifeboats on that side. However, all such lifeboats shall be lowered at least once every 3 months and launched at least annually.

3.7 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.

3.8 If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the ship making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practised in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.

3.9 Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

3.10 Each fire drill shall include:

.1 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list required by regulation 8.3;

.2 starting a fire pump using at least the two required jets of water to show that the system is in proper working order;

.3 checking fireman's outfits and other personal rescue equipment;

.4 checking the relevant communication equipment;

.5 checking the operation of watertight doors, fire doors, and fire dampers;

.6 checking the necessary arrangements for subsequent abandonment of the ship.

3.11 Fire-drills should be planned in such a way that due consideration is given to regular practice in the various emergencies that may occur depending on the type of ship and its cargo.

3.12 The equipment used during drills shall immediately be brought back to its fully operational condition, and any faults and defects discovered during the drills shall be remedied as soon as possible.

3.13 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

4 On-board training and instructions

4.1 On-board training and instructions in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, and in the use of the ship's fire-extinguishing appliances shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the ship. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances, but all the ship's life-saving and fire-extinguishing appliances shall be covered within any period of 2 months.

4.2 Each member of the crew shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

.1 operation and use of the ship's inflatable liferafts;

.2 problems of hypothermia, first-aid treatment of hypothermia and other appropriate first-aid procedures;

.3 special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions;

.4 operation and use of fire-extinguishing appliances.

4.3 On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment: such a special liferaft shall be conspicuously marked.

5 Records

The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on-board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held."

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 17

Pilot ladders and mechanical pilot hoists

The existing heading and text of this regulation are replaced by the following:

"Pilot transfer arrangements

(a) Application

(i) Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

(ii) Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 January 1994 shall comply with the requirements of this regulation and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.*

(iii) Equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 January 1994 shall at least comply with the requirements of regulation 17 in force prior to that date and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.**

(iv) Equipment and arrangements which are replaced after 1 January 1994 shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

---

* Reference is made to the Recommendation on Pilot Transfer Arrangements adopted by the Organization by resolution A.667(16).

** Reference is made to the Recommendation on Performance Standards for Mechanical Pilot Hoists adopted by the Organization by resolution A.275(VIII) and to the Recommendation on Arrangements for Embarking and Disembarking Pilots in Very Large Ships adopted by the Organization by resolution A.426(XI).

(b) General

(i) All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.

(ii) The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation and disembarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigating bridge who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigating bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

(c) Transfer arrangements

(i) Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

(ii) In all ships where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or by means of mechanical pilot hoists or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

(iii) Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

(1) a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

(aa) it is clear of any possible discharges from the ship;

(bb) it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

(cc) each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

(dd) the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strongpoints, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes;

(2) an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder, or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, the lower end of the accommodation ladder shall rest firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges; or

(3) a mechanical pilot hoist so located that it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship and clear of all discharges.

(d) Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

(i) a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;

(ii) a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

(e) Shipside doors

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

(f) Mechanical pilot hoists

(i) The mechanical pilot hoist and its ancillary equipment shall be of a type approved by the Administration. The pilot hoist shall be designed to operate as a moving ladder to lift and lower one person on the side of the ship, or as a platform to lift and lower one or more persons on the side of the ship. It shall be of such design and construction as to ensure that the pilot can be embarked and disembarked in a safe manner, including a safe access from the hoist to the deck and vice versa. Such access shall be gained directly by a platform securely guarded by handrails.

(ii) Efficient hand gear shall be provided to lower or recover the person or persons carried, and kept ready for use in the event of power failure.

(iii) The hoist shall be securely attached to the structure of the ship. Attachment shall not be solely by means of the ship's side rails. Proper and strong attachment points shall be provided for hoists of the portable type on each side of the ship.

(iv) If belting is fitted in the way of the hoist position, such belting shall be cut back sufficiently to allow the hoist to operate against the ship's side.

(v) A pilot ladder shall be rigged adjacent to the hoist and available for immediate use so that access to it is available from the hoist at any point of its travel. The pilot ladder shall be capable of reaching the sea level from its own point of access to the ship.

(vi) The position on the ship's side where the hoist will be lowered shall be indicated.

(vii) An adequate protected stowage position shall be provided for the portable hoist. In very cold weather, to avoid the danger of ice formation, the portable hoist shall not be rigged until its use is imminent.

(g) Associated equipment

(i) The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:

(1) two man-ropes of not less than 28 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot;

(2) a lifebuoy equipped with a self-igniting light;

(3) a heaving line.

(ii) When required by paragraph (d), stanchions and bulwark ladders shall be provided.

(h) Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside, the position on deck where a person embarks or disembarks and the controls of the mechanical pilot hoist."

CHAPTER VI

The title and text of chapter VI are replaced by the following:

"CARRIAGE OF CARGOES

PART A

GENERAL PROVISIONS

Regulation 1

Application

1 This chapter applies to the carriage of cargoes (except liquids in bulk, gases in bulk and those aspects of carriage covered by other chapters) which, owing to their particular hazards to ships or persons on board, may require special precautions in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 tons gross tonnage. However, for cargo ships of less than 500 tons gross tonnage, the Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of voyage are such as to render the application of any specific requirements of part A or B of this chapter unreasonable or unnecessary, may take other effective measures to ensure the required safety for these ships.

2 To supplement the provisions of parts A and B of this chapter, each Contracting Government shall ensure that appropriate information on cargo and its stowage and securing is provided, specifying, in particular, precautions necessary for the safe carriage of such cargoes*.

---

* Reference is made to:

.1 the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing adopted by the Organization;

.2 the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes adopted by the Organization; and

.3 the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) adopted by the Organization by resolution A.434(XI), as amended.

Regulation 2

Cargo information

1 The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information shall be confirmed in writing* and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship.

2 The cargo information shall include:

.1 in the case of general cargo, and of cargo carried in cargo units, a general description of the cargo, the gross mass of the cargo or of the cargo units, and any relevant special properties of the cargo;

.2 in the case of a bulk cargo, information on the stowage factor of the cargo, the trimming procedures and, in the case of a concentrate or other cargo which may liquefy, additional information in the form of a certificate on the moisture content of the cargo and its transportable moisture limit;

.3 in the case of a bulk cargo not classified in accordance with the provisions of regulation VII/2, but which has chemical properties that may create a potential hazard, in addition to the information required by the preceding subparagraphs, information on its chemical properties.

3 Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents.

Regulation 3

Oxygen analysis and gas detection equipment

1 When transporting a bulk cargo which is liable to emit a toxic or flammable gas, or cause oxygen depletion in the cargo space, an appropriate instrument for measuring the concentration of gas or oxygen in the air shall be provided together with detailed instructions for its use. Such an instrument shall be to the satisfaction of the Administration.

2 The Administration shall take steps to ensure that crews of ships are trained in the use of such instruments.

---

* Reference to documents in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

Regulation 4

The use of pesticides in ships*

Appropriate precautions shall be taken in the use of pesticides in ships, in particular for the purposes of fumigation.

Regulation 5

Stowage and securing

1 Cargo and cargo units carried on or under deck shall be so loaded, stowed and secured as to prevent as far as is practicable, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board, and loss of cargo overboard.

2 Cargo carried in a cargo unit shall be so packed and secured within the unit as to prevent, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board.

3 Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of heavy cargoes or cargoes with abnormal physical dimensions to ensure that no structural damage to the ship occurs and to maintain adequate stability throughout the voyage.

4 Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of cargo units on board ro-ro ships, especially with regard to the securing arrangements on board such ships and on the cargo units and with regard to the strength of the securing points and lashings.

5 Containers shall not be loaded to more than the maximum gross weight indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC).

---

* Reference is made to the IMO Recommendation on the Safe Use of Pesticides in Ships, as amended.

PART B

SPECIAL PROVISIONS FOR BULK CARGOES OTHER THAN GRAIN

Regulation 6

Acceptability for shipment

1 Prior to loading a bulk cargo, the master shall be in possession of comprehensive information on the ship's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions. The method of providing such information shall be to the satisfaction of the Administration*.

2 Concentrates or other cargoes which may liquefy shall only be accepted for loading when the actual moisture content of the cargo is less than its transportable moisture limit. However, such concentrates and other cargoes may be accepted for loading even when their moisture content exceeds the above limit, provided that safety arrangements to the satisfaction of the Administration are made to ensure adequate stability in the case of cargo shifting and further provided that the ship has adequate structural integrity.

3 Prior to loading a bulk cargo which is not a cargo classified in accordance with the provisions of regulation VII/2 but which has chemical properties that may create a potential hazard, special precautions for its safe carriage shall be taken.

Regulation 7

Stowage of bulk cargo

1 Bulk cargoes shall be loaded and trimmed reasonably level, as necessary, to the boundaries of the cargo space so as to minimize the risk of shifting and to ensure that adequate stability will be maintained throughout the voyage

---

* Reference is made to:

.1 the Recommendation on Intact Stability for Passenger and Cargo Ships under 100 Metres in Length, adopted by the Organization by resolution A.167(ES.IV) and amendments to this Recommendation, adopted by the Organization by resolution A.206(VII); and

.2 the Recommendation on a Severe Wind and Rolling Criterion (Weather Criterion) for the Intact Stability of Passenger and Cargo Ships of 24 Metres in Length and Over, adopted by the Organization by resolution A.562(14).

2 When bulk cargoes are carried in tween-decks, the hatchways of such 'tween-decks shall be closed in those cases where the loading information indicates an unacceptable level of stress of the bottom structure if the hatchways are left open. The cargo shall be trimmed reasonably level and shall either extend from side to side or be secured by additional longitudinal divisions of sufficient strength. The safe load-carrying capacity of the 'tween-decks shall be observed to ensure that the deck-structure is not overloaded.

PART C

CARRIAGE OF GRAIN

Regulation 8

Definitions

For the purposes of this part, unless expressly provided otherwise:

1 "International Grain Code" means the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.23(59) as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, seeds and processed forms thereof whose behaviour is similar to that of grain in its natural state.

Regulation 9

Requirements for cargo ships carrying grain

1 In addition to any other applicable requirements of the present regulations, a cargo ship carrying grain shall comply with the requirements of the International Grain Code, and hold a document of authorization as required by that Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 A ship without such a document shall not load grain until the master satisfies the Administration, or the Contracting Government of the port of loading on behalf of the Administration, that the ship will comply with the requirements of the International Grain Code in its proposed loaded condition."

CHAPTER VII

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Regulation 5

Documents*

The existing text of of paragraph 3 of this regulation is replaced by the following paragraphs 3, 4, and 5:

"3 The persons responsible for the packing of dangerous goods in a freight container or road vehicle shall provide a signed container packing certificate or vehicle packing declaration stating that the cargo in the unit has been properly packed and secured and that all applicable transport requirements have been met. Such a certificate or declaration may be combined with the document referred to in paragraph 2.

4 Where there is due cause to suspect that a freight container or road vehicle in which dangerous goods are packed is not in compliance with the requirements of paragraph 2 or 3, or where a container packing certificate or vehicle packing declaration is not available, the freight container or vehicle shall not be accepted for shipment.

5 Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in regulation 2, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority".

---

* Reference to documents in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

The following new regulation 7-1 is inserted after regulation 7:

"Regulation 7-1

Reporting of incidents involving dangerous goods

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of packaged dangerous goods into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be based on the guidelines and general principles adopted by the Organization*.

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

---

* Reference is made to "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the Organization by resolution A.648(16)."

***

TRADUZIONE NON UFFICIALE

RISOLUZIONE MSC.22(59) ADOTTATA IL 23 MAGGIO 1991

ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI (E91) ALLA SOLAS 74

IL COMITATO DELLA SICUREZZA MARITTIMA (MSC),

RICHIAMANDO l'art.28(b) della Convenzione IMO riguardanti le funzioni del Comitato,

NOTANDO l'art.VIII(b) della Solas 74, di qui in avanti chiamata "la Convenzione" concernente le procedure per gli emendamenti all' Annesso alla Convenzione, diversi dalle prescrizioni del Capitolo I (NdT per gli emendamenti al cap.I della Solas, trattandosi di prescrizioni di tipo amministrativo, é necessaria una vera e propria convenzione -vds Prot78 e Prot.88- mentre per gli altri capitoli essendo di natura prettamente tecnica é sufficiente la 'tacita accettazione'),

AVENDO PRESO IN CONSIDERAZIONE, durante la sua 59^ sessione, gli emendamenti alla Convenzione proposti e fatti circolare secondo l'art.VIII(b)(i):

1. **ADOTTA, in applicazione dell'art.VIII(b)(iv) della Convenzione, gli emendamenti alla Convenzione, i cui testi sono riportati in Annesso alla presente** risoluzione;

2 **DETERMINA**, in applicazione dell'art.VIII(b)(iv)(2)(**bb**) della Convenzione, che gli emendamenti devono **essere accettati** il **1°luglio 1993 a** meno che, prima di tale data, piu' di un terzo dei Governi Contraenti la Convenzione, o Governi Contraenti le cui flotte mercantili sommate siano non meno del 50% della stazza lorda del totale della flotta mercantile mondiale, non abbiano presentato obiezioni agli emendamenti stessi;

3. **INVITA** i Governi Contraenti a notare che, in applicazione dell'art.VIII(b)(vii)(2) della Convenzione, gli emendamenti devono entrare in vigore il 1°**gennaio 1994** su loro accettazione in applicazione del succitato paragrafo 2;

4. **RICHIEDE** al Segretario-Generale, in conformità dell'art.VIII(b)(v) della Convenzione, di trasmettere copie autenticate della presente risoluzione ed il testo degli emendamenti contenuti in Annesso a tutti i Governi Contraenti la Solas 74;

5. **RICHIEDE INOLTRE** al Segretario-Generale di trasmettere copie della risoluzione ai Membri IMO che non sono Governi Contraenti la Convenzione.

ANNESSO
EMENDAMENTI 91 ALLA SOLAS 74, COME EMENDATA

CAPITOLO II-2

COSTRUZIONE - PROTEZIONE, RIVELAZIONE ED ESTINZIONE INCENDI

Regola 20

Piani per la difesa contro gli incendi

Il titolo esistente é sostituito dal seguente:

"Piani per la difesa contro gli incendi ed esercitazioni antincendio".

Il seguente testo é inserito dopo il titolo:

"La presente regola si applica a tutte le navi".

Il seguente nuovo paragrafo 3 é aggiunto dopo il 2:

"3 Le esercitazioni antincendio devono essere condotte secondo le prescrizioni della Reg.III/18".

Regola 21

Possibilità di rapida utilizzazione degli impianti di estinzione incendio

Il seguente testo é inserito dopo il titolo:

"La presente regola si applica a tutte le navi".

Il testo esistente della presente regola é sostituito dal seguente:

"I mezzi antincendio (NdT: intesi come tutti gli impianti) devono essere mantenuti in buono stato ed essere disponibili per l'uso immediato in qualsiasi momento".

Regola 28

Mezzi di sfuggita

Il seguente testo é inserito dopo il titolo:

"(Il paragrafo 1.8 della presente regola si applica alle navi costruite il 1°gennaio 1994 o posteriormente)".

Il seguente nuovo sottoparagrafo 1.8 é aggiunto dopo l'esistente sottoparagrafo 1.7:

".8 Allorquando spazi pubblici si estendono per tre o piu' ponti e contengono materiali combustibili come per esempio mobili

e spazi chiusi come per esempio negozi, uffici e ristoranti, ciascun livello entro detto spazio pubblico deve disporre di due mezzi di sfuggita, uno dei quali deve dare accesso diretto ad un mezzo di sfuggita verticale chiuso che soddisfi alle prescrizioni del paragrafo 5".

Regola 32

Impianti di ventilazione

Il seguente testo è inserito dopo il titolo:

"(Il paragrafo 1.7 della presente regola si applica alle navi costruite il 1°gennaio 1994 o posteriormente)".

Il seguente nuovo paragrafo 1.7 é inserito tra quelli esistenti 1,6 e 2:

"1.7 Allorquando spazi pubblici si estendono per tre o più' ponti e contengono materiali combustibili come per esempio mobili e spazi chiusi come per esempio negozi, uffici e ristoranti, lo spazio pubblico stesso deve essere attrezzato con un impianto di estrazione fumi. Detto impianto di estrazione deve essere attivato dal prescritto impianto di rivelazione fumi e poter essere comandato manualmente. I ventilatori devono essere dimensionati in modo tale che l'intero volume compreso nello spazio possa essere esaurito in 10 minuti o meno".

Regola 36

Impianti fissi di rivelazione e segnalazione incendi.Sistema automatico sprinkler, rivelazione e segnalazione incendi

Il seguente testo é inserito dopo il titolo:

(Il paragrafo 2 si applica alle navi costruite il 1°gennaio 1994 o posteriormente)".

Il paragrafo esistente é numerato come 1, ed il seguente nuovo paragrafo é aggiunto dopo il nuovo 1:

"2 Allorquando spazi pubblici si estendono per tre o più' ponti e contengono materiali combustibili come per esempio mobili e spazi chiusi come per esempio negozi, uffici o ristoranti, l'intera zona verticale principale contenente tale spazio pubblico deve essere protetta mediante un sistema automatico sprinkler conforme alla Reg.12".

Regola 40

Servizi ronda, impianti di segnalazione e di allarme incendi, impianti di altoparlanti

Il seguente testo é inserito dopo il titolo:

"(Il paragrafo 7 si applica alle navi costruite il 1°gennaio 1994 o posteriormente)".

Il seguente nuovo paragrafo 7 é aggiunto dopo l'esistente 6:

"7 Allorquando spazi pubblici si estendono per tre o più' ponti e contengono materiali combustibili come per esempio mobili e spazi chiusi come per esempio negozi, uffici e ristoranti, l'intera zona verticale principale contenente tale spazio pubblico deve essere protetta mediante un impianto di rivelazione fumi conforme alla Regola 13, fatta eccezione per il paragrafo 1.9".

CAPITOLO III

MEZZI DI SALVATAGGIO

REGOLA 18

Abbandono nave, addestramento ed esercitazioni

Il titolo ed il testo esistenti della presente regola sono sostituiti dai seguenti:

"Addestramento ed esercitazioni per i casi di emergenza

1 La presente regola si applica a tutte le navi.

2 Manuali

Un manuale per l'addestramento conforme alle prescrizioni della Reg.51 deve essere sistemato in ciascuna mensa equipaggio e nella saletta di ricreazione od in ciascuna cabina equipaggio.

3 Pratica degli appelli e delle esercitazioni

3.1 Ciascun membro dell'equipaggio deve partecipare almeno una volta al mese ad una esercitazione di abbandono nave e di incendio a bordo. Le esercitazioni dell'equipaggio devono essere effettuate entro 24 ore dalla partenza della nave da un porto se più' del 25% dell'equipaggio nel mese precedente non na partecipato all'esercitazione di abbandono nave ed incendio a bordo di quella particolare nave. L'Amministrazione, quando ciò non sia praticabile, può accettare altre soluzioni che siano almeno equivalenti per quelle classi di navi.

3.2 Su una nave adibita a viaggi internazionali che non siano viaggi internazionali brevi, gli appelli dei passeggeri devono essere fatti entro 24 ore dall'imbarco. I passeggeri devono essere istruiti sull'uso delle cinture di salvataggio e sulle azioni da intraprendere in caso di emergenza. Se, dopo l'appello predetto, imbarca in un porto un ridotto numero di passeggeri, invece di eseguire un nuovo appello, sarà sufficiente attirare l'attenzione di questi passeggeri sulle istruzioni di emergenza prescritte dalle regole 8.2 e 8.4.

3.3 Su una nave adibita a viaggi internazionali brevi, se l'appello dei passeggeri non é stato eseguito alla partenza, l'attenzione degli stessi deve essere attirata sulle istruzioni di emergenza prescritte dalle regole 8.2 e 8.4.

3.4 Ciascuna esercitazione di abbandono nave deve comprendere:

.1 la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione usando l'allarme richiesto dalla regola 6.4.2 ed il controllo che essi siano in grado di capire l'ordine di abbandono nave come indicato sul ruolo di appello;

.2 il raggiungimento dei punti di riunione e la preparazione per assolvere ai compiti descritti sul ruolo di appello;

.3 la verifica che i passeggeri e l'equipaggio siano vestiti in modo appropriato;

.4 la verifica che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;

.5 l'ammainata di almeno una imbarcazione di salvatag= gio dopo aver eseguito la necessaria preparazione per l'ammaina stessa;

.6 la messa in moto e la manovra del motore dell'imbar= cazione di salvataggio;

.7 la manovra delle gru usate per la messa in mare del= le zattere di salvataggio.

3.5 Differenti imbarcazioni di salvataggio devono, per quanto possibile, essere ammainate durante le successive esercitazioni in conformità alle prescrizioni del paragrafo 3.4.5.

3.6 Ciascuna imbarcazione di salvataggio deve essere ammainata con l'equipaggio assegnato a farla funzionare e manovrata in mare almeno una volta ogni tre mesi nel corso di una esercitazione di abbandono nave. L'Amministrazione può accettare per le navi adibite a viaggi internazionali brevi che le imbarcazioni di salvataggio di un lato non siano messe in mare quando gli apprestamenti dell'ormeggio in porto e la natura dei viaggi della nave non permettono la messa in mare delle imbarcazioni di salvataggio di quel lato. Tuttavia, tutte queste imbarcazioni devono essere ammainate almeno una volta ogni tre mesi e messe a mare almeno una volta l'anno.

3.7 Per quanto sia pratico e ragionevole, i battelli di emergenza diversi dalle imbarcazioni di salvataggio che sono anche battelli di emergenza, devono essere messi in mare una volta al mese con l'equipaggio assegnato per farli funzionare e manovrati in acqua. In ogni caso questa prescrizione deve essere osservata almeno una volta ogni tre mesi.

3.8 Se le esercitazioni di ammaina delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza sono eseguite con nave in navigazione, esse devono essere eseguite, per i rischi che

comportano, solo in zone di mare riparato e sotto la supervisione di un ufficiale esperto in questo tipo di esercitazioni.

3.9 L'illuminazione di emergenza per la riunione ed abbandono nave deve essere provata in occasione di ciascuna esercitazione di abbandono nave.

3.10 Ciascuna esercitazione antincendio deve comprendere:

.1 il raggiungimento dei punti di riunione e la preparazione per assolvere ai compiti descritti nel ruolo di appello dalla regola 8.3;

.2 la messa in moto di una pompa antincendio usando almeno i due getti di acqua richiesti per dimostrare che l'impianto funziona in modo appropriato;

.3 la prova degli equipaggiamenti da vigile del fuoco e le altre attrezzature personali di soccorso;

.4 la prova delle attrezzature principali delle comunicazioni;

.5 la prova di funzionamento delle porte stagne, delle porte tagliafuoco e delle serrande tagliafuoco;

.6 la prova delle attrezzature necessarie per il successivo abbandono nave.

3.11 Le esercitazioni antincendio dovrebbero essere programmate in maniera tale da tenere in debita considerazione la prassi normale per le varie emergenze che possono verificarsi in relazione al tipo di nave ed al tipo di carico.

3.12 Le attrezzature usate durante le esercitazioni devono essere immediatamente riportate nelle precedenti condizioni di piena operatività e qualsiasi manchevolezza e difetto evidenziati durante le esercitazioni devono essere corretti quanto prima possibile.

3.13 Le esercitazioni devono essere eseguite, per quanto possibile, come se si trattasse di una reale emergenza.

4 Addestramento ed istruzioni a bordo

4.1 L'addestramento e l'istruzione a bordo sull'uso dei mezzi di salvataggio, comprese le dotazioni dei mezzi collettivi di salvataggio, nonché sull'impiego dei mezzi di estinzione incendio devono essere eseguiti il piu' presto possibile ma non oltre due settimane dal momento in cui il membro dell'equipaggio é giunto a bordo. Tuttavia, se il membro dell'equipaggio é in turni regolari di imbarco l'addestramento predetto deve essere eseguito non oltre due settimane dopo il primo imbarco su quella nave stessa. L'istruzione individuale può riguardare parti differenti dei mezzi di salvataggio e di estinzione incendio della nave, ma su tutti i mezzi di salvataggio e di estinzione incendio della nave devono essere date istruzioni ogni due mesi.

4.2 A ciascun membro dell'equipaggio devono essere date istruzioni comprendenti gli argomenti seguenti, anche se non necessariamente limitati a questi:

.1 manovra ed uso delle zattere di salvataggio gonfia= bili della nave;

.2 problemi relativi alla ipotermia e relativo tratta= mento di pronto soccorso ed altre appropriate pro= cedure di pronto soccorso;

.3 istruzioni speciali necessarie per l'impiego dei mezzi di salvataggio della nave nel caso di avverse condizioni meteorologiche e di mare agitato;

.4 manovra ed impiego dei mezzi di estinzione incendio.

4.3 L'addestramento a bordo sull'uso delle zattere di salvataggio di tipo ammainabile mediante gru deve essere fatto ad intervalli non superiori a quattro mesi su ogni nave dotata di queste attrezzature. Ogni qualvolta sia fattibile l'addestramento deve includere il gonfiamento e l'ammainata di una zattera di salvataggio. Questa zattera di salvataggio può essere una zattera speciale destinata unicamente allo scopo dell'addestramento e che non faccia parte della dotazione di mezzi di salvataggio della nave; tale zattera speciale deve essere adeguatamente contrassegnata.

5 Annotazioni

Le date in cui vengono eseguiti gli appelli, i particolari delle esercitazioni di abbandono nave ed incendio, le esercitazioni sugli altri mezzi di salvataggio e l'addestramento a bordo devono essere annotati su un apposito giornale di bordo secondo le eventuali prescrizioni dettate dall'Amministrazione. Se un completo appello, esercitazione o addestramento non si espletano entro il tempo stabilito, deve essere fatta una annotazione sul giornale di bordo che indichi le circostanze e l'estensione dell'appello, esercitazione o addestramento eseguito."

CAPITOLO V

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Regola 17

Scalette ed apparecchiature meccaniche per l'imbarco dei piloti

Il titolo ed il testo esistente della presente regola sono sostituiti dai seguenti:

"Sistemazioni per il trasferimento dei piloti

(a) Applicazione

(i) Le navi adibite a viaggi nel corso dei quali é probabile che vengano impiegati piloti devono essere dotate di sistemazioni per il trasferimento dei piloti stessi.

(ii) Le dotazioni e le sistemazioni per il trasferimento dei piloti che sono installate il 1°gennaio 1994 o posteriormente devono soddisfare alle prescrizioni della presente regola e devono essere prese in debi= ta considerazione le norme adottate dalla Organizza= zione.(*)

(iii) Le dotazioni e le sistemazioni per il trasferimento dei piloti installate a bordo prima del 1°gennaio 1994 devono soddisfare almeno alle prescrizioni del= la regola 17 in vigore prima di quella data e devono essere prese in debita considerazione le norme adot= tate dalla Organizzazione prima di quella data. (**)

(iv) Le dotazioni e le sistemazioni che vengono sostitui= te dopo il 1°gennaio 1994 devono soddisfare, per quanto pratico e ragionevole, alle prescrizioni di questa regola.

(b) Generalità

(i) Tutte le sistemazioni usate per il trasferimento del pilota devono servire con efficacia al loro scopo per consentire l'imbarco e lo sbarco del pilota in tutta sicurezza. I dispositivi devono essere tenuti puliti, manutenzionati e stivati in maniera appro= priata e regolarmente ispezionati al fine di garan= tire la loro sicurezza nell'impiego. Devono essere usati unicamente per l'imbarco e lo sbarco del per= sonale.

(ii) Il montaggio delle sistemazioni per il trasferimento del pilota e l'imbarco e lo sbarco del pilota devono essere sorvegliati da un ufficiale responsabile che disponga di mezzi di comunicazione con il ponte di comando e che deve anche provvedere a far accom= pagnare il pilota lungo un percorso sicuro per o dal ponte di comando. Il personale impegnato per il mon= taggio e per il funzionamento di qualsiasi apparec= chiatura meccanica deve essere istruito circa le

---

(*) Si fa riferimento alla Recommendation on Pilot Transfer Arrangements adottata dall'IMO con Risoluzione A.667(16).

(**) Si fa riferimento alla Recommendation on Performance Standards for Mechanical Pilot Hoists adottata dall'IMO con Risoluzione A.275(VIII) ed alla Recommendation on Arrangements for Embarking and Disembarking Pilots in Very Large Ships adottata dall'IMO con Risoluzione A.426(XI).

procedure di sicurezza da adottare e la apparecchia= tura stessa deve essere provata prima dell'uso.

(c) Sistemazioni per il trasferimento

(i) Devono essere previste sistemazioni per consentire al pilota di imbarcare e sbarcare in tutta sicurez= za da ciascun lato della nave.

(ii) Su tutte le navi dove la distanza dal livello del mare al punto di accesso a bordo, od uscita, sia superiore a 9 m, e qualora si intenda imbarcare e sbarcare i piloti per mezzo della scala reale, o per mezzo di apparecchiature meccaniche o altro mezzo ugualmente sicuro ed agevole unitamente ad una scaletta a tarozzi, tale attrezzatura deve essere disponibile a bordo su ciascun lato della nave, a meno che l'attrezzatura medesima non possa essere trasferita per l'uso su un lato o sull'altro della nave stessa.

(iii) Un sicuro ed agevole accesso od uscita dalla nave devono essere previsti da:

(1) una scaletta a tarozzi che richieda una salita di non meno 1,5 m e non piu' di 9 m sopra la superficie dell'acqua posizionata ed assicu= rata in modo che:

(aa) essa sia lontana da qualsiasi scarico fuoribordo dalla nave;

(bb) essa si trovi entro la lunghezza del corpo cilindrico della nave e, per quanto praticabile, entro metà lun= ghezza della nave nella zona mediana;

(cc) ogni scalino rimanga fermamente appog= giato contro il fianco della nave; qualora sistemazioni strutturali, come per esempio bottazzi, potrebbero impe= dire la applicazione della presente prescrizione, devono essere previste speciali sistemazioni a soddisfazione della Amministrazione atte ad assicura= re che le persone siano in grado di imbarcare e sbarcare in tutta sicurez= za;

(dd) la singola lunghezza di scaletta a ta= rozzi sia in grado di raggiungere l'acqua da punto di accesso o uscita dalla nave e sia fatto debito conto di tutte le condizioni di caricazione e di assetto della nave e di uno sfavorevo= le sbandamento di 15°; gli attacchi per il fissaggio, le maniglie ed i cavi di fissaggio devono avere robustezza almе= no uguale a quella dei cavi laterali;

(2) una scala reale insieme alla scaletta a taroz= zi od altri mezzi ugualmente sicuri ed agevoli qualora la distanza dalla superficie della acqua al punto di accesso a bordo sia maggiore di 9 m. La scala reale deve essere sistemata in modo da far via verso poppa. Quando viene usata la scala reale, la sua estremità infe= riore deve rimanere fermamente appoggiata con= tro il fianco della nave entro la lunghezza del corpo cilindrico della nave e, per quanto fattibile, entro metà lunghezza della nave. nella zona mediana e libera da qualsiasi sca= rico fuoribordo dalla nave; oppure

(3) un'apparecchiatura meccanica per l'imbarco pi= lota sistemata in maniera tale che sia entro la lunghezza del corpo cilindrico della nave e, per quanto fattibile, entro metà lunghezza della nave nella zona mediana e libera da qualsiasi scarico fuoribordo dalla nave.

(d) Accesso al ponte della nave

Dispositivi devono essere previsti per assicurare un passaggio sicuro, agevole e senza ostacoli a qualsiasi persona che si imbarchi o sbarchi dalla nave sistemati tra la testata della scaletta a tarozzi o della scala reale o di qualsiasi altro mezzo di accesso a bordo ed il ponte della nave. Quando tale passaggio è fatto per mezzo di:

(i) un varco attraverso la ringhiera o nel parapetto, devono essere sistemati adeguati tientibene;

(ii) una scaletta da parapetto, devono essere sistemate due sbarre per tientibene rigidamente assicurate alla struttura della nave alla loro base o vicino ad essa ed anche in punti piu' alti. La scaletta da parapetto deve essere collegata in maniera sicu= ra alla nave allo scopo di prevenire un capovol= gimento.

(e) Portelli di murata

I portelli di murata impiegati per il trasferimento del pilota non devono aprirsi verso l'esterno.

(f) Dispositivi meccanici per imbarco pilota

(i) Il dispositivo meccanico per l'imbarco del pilota e le sue dotazioni ausiliarie devono essere di tipo approvato dalla Amministrazione. Tale dispositivo deve essere progettato per funzionare come una sca= la mobile per far salire o scendere una o piu' per= sona lungo il fianco della nave. Deve essere tale che il progetto e la costruzione assicurino che il pilota possa essere imbarcato e sbarcato in maniera

sicura, compreso un passaggio sicuro dal dispositi= vo al ponte e viceversa. Tale passaggio deve essere effettuato direttamente da una piattaforma protet= ta con sicurezza mediante tientibene.

(ii) Efficiente dispositivo manuale deve essere previsto per far scendere o recuperare la persona o persone trasportate e deve essere tenuto pronto all'uso nel caso di mancanza di energia.

(iii) Il dispositivo deve essere collegato in maniera si= cura alla struttura della nave. Il collegamento non deve essere realizzato per mezzo unicamente delle ringhiere di murata della nave. Devono essere pre= visti su ciascun lato della nave punti di collega= mento appropriati e robusti per il fissaggio di dispositivi di tipo portatile.

(iv) Se in corrispondenza della ubicazione del disposi= tivo é fissato un guardalato, questo deve essere rientràto sufficientemente per consentire al dispo= sitivo di operare contro il fianco della nave.

(v) **Una scaletta a tarozzi deve essere montata adiacen= te al dispositivo e disponibile per l'immediato uso così che vi si possa accedere da qualsiasi punto del suo percorso. La scaletta a tarozzi deve essere in grado di raggiungere il livello del mare dal suo proprio punto di accesso alla nave.**

(vi) **La posizione sul fianco della nave lungo il quale verrà fatta ammainare il dispositivo deve essere indicata.**

(vii) Un'adeguata posizione di stivaggio deve essere pre= vista per i dispositivi portatili. Per il tempo molto freddo, per evitare il pericolo di formazio= ne di ghiaccio, il dispositivo portatile non deve essere montato finché il suo uso non sia imminente.

(g) Dotazioni associate

(i) Le seguenti dotazioni associate devono essere man= tenute disponibili per l'uso immediato quando ven= gono trasferite delle persone:

(1) due cavi a mano di diametro non inferiore ai 28 millimetri appropriatamente assicurati al= la nave se così richiesto dal pilota;

(2) un salvagente anulare munito di luce ad ac= censione automatica;

(3) una sagola da lancio (heaving line).

(ii) Quando richiesto dal paragrafo (d), devono essere previsti tientibene e scalette da parapetto.

(h) Illuminazione

Deve essere previsto un adeguato impianto per illuminare fuoribordo il dispositivo di trasferimento, la posizione sul ponte dove la persona imbarca o sbarca ed i comandi del dispositivo meccanico di imbarco piloti."

CAPITOLO VI

Il titolo e il testo del Capitolo VI sono sostituiti dai seguenti:

"TRASPORTO DI CARICHI

PARTE A

DISPOSIZIONI GENERALI

Regola 1

Applicazione

1 Il presente capitolo si applica al trasporto di carichi (fatta eccezione per i liquidi alla rinfusa, i gas alla rinfusa e quei particolari trasporti trattati in altri capitoli) per i quali, dati i particolari pericoli che presentono per le navi o per le persone a bordo, possono richiedersi speciali precauzioni su tutte le navi alle quali si applicano le presenti regole e su quelle da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate. Tuttavia, per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate, l'Amministrazione se considera che la natura riparata e le condizioni del viaggio siano tali da rendere la applicazione di qualsiasi specifica prescrizione della parte A o B di presente capitolo non ragionevole o non necessaria, può prendere altre misure efficaci per garantire la sicurezza richiesta per quelle navi.

2 Ad integrazione delle prescrizioni delle parti A e B del presente capitolo, ciascun Governo Contraente deve assicurarsi che siano date informazioni sul carico e sul suo stivaggio e fis= saggio, specificando, in particolare, le precauzioni necessarie per il trasporto in sicurezza di tali carichi(*).

(*) Si fa riferimento al:
- .1 Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adottato dall'IMO (NdT: Res.A.714(17) nov.91);
- .2 Code of Safe Pratice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, adottato dall'IMO (NdT: Res.A.715(17)nov 91);
- .3 Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) adottato dall'IMO con Risoluzione A.434(IX), emendata.

Regola 2

Informazioni sul carico

1 Il caricatore deve consegnare al comandante od al suo rappresentante appropriate informazioni sul carico con sufficiente anticipo sulla caricazione per prendere le precauzioni che possono rendersi necessarie per un adeguato stivaggio e trasporto in sicurezza del carico. Tali informazioni devono essere confermate per iscritto (*) e da appropriati documenti di imbarco prima della caricazione del carico sulla nave.

2 Le informazioni sul carico devono includere:

.1 nel caso di carico generale e di carico trasportato su unità di carico, una descrizione generale del carico e qualsiasi speciale proprietà del carico stesso;

.2 nel caso di carico alla rinfusa, informazioni sul fattore di stivaggio, le procedure di trimming e, nel caso di concentrato o di altro carico che può diventare fluido, informazioni addizionali nella forma di un certificato relativo al contenuto di umidità del carico ed al limite di umidità per il suo trasporto;

.3 nel caso di carico alla rinfusa non classificato secondo quanto previsto dalla regola VII/2, ma che possiede proprietà chimiche che possono creare un potenziale pericolo, in aggiunta alle informazioni richieste dai precedenti sottoparagrafi, informazioni sulle sue proprietà chimiche.

3 Prima dell'imbarco di unità di carico a bordo delle navi, il caricatore deve assicurarsi che la massa lorda di tali unità sia corrispondente a quella dichiarata sui documenti di imbarco.

Regola 3

Apparecchiatura per l'analisi dell'ossigeno e la rivelazione di gas

1 Quando si trasporta un carico alla rinfusa suscettibile di emettere un gas tossico o infiammabile, o di causare un impoverimento del contenuto di ossigeno nello spazio del carico, deve essere presente un idoneo strumento per misurare la concentrazione di gas o di ossigeno nell'aria unitamente ad istruzioni

(*) Il riferimento fatto ai documenti nella presente regola non esclude l'uso di tecniche di trasmissione mediante elaborazione elettronica di dati (EDP) e interscambio elettronico di dati (EDI), come ausilio alla documentazione cartacea.

dettagliate per il suo impiego. Tale strumento deve essere a soddisfazione dell'Amministrazione.

2 L'Amministrazione si deve per assicurare che gli equipaggi delle navi siano addestrati sull'impiego di tali strumenti.

Regola 4

Impiego di pesticidi sulle navi (*)

Devono essere prese precauzioni adeguate quando si impiegano sulle navi pesticidi, in particolare per la fumigazione.

Regola 5

Stivaggio e fissaggio

1 Il carico e le unità di carico trasportati sul ponte o sotto il ponte (NdT: di coperta) devono essere caricati, stivati e fissati in maniera da prevenire, per quanto possibile, per tutta la durata del viaggio danni o pericoli alla nave ed alle persone a bordo, nonché perdita di merce fuoribordo.

2 Il carico trasportato in una unità di carico deve essere stivato e fissato entro l'unità in maniera da prevenire, durante tutto il viaggio, danni o pericoli alla nave ed alle persone a bordo.

3 Appropriate precauzioni devono essere prese durante la caricazione ed il trasporto di carichi pesanti o carichi di dimensioni fisiche eccezionali al fine di garantire che non si verifichino danni strutturali alla nave e per mantenere una adeguata stabilità durante tutto il viaggio.

4 Appropriate precauzioni devono essere prese durante la caricazione ed il trasporto di unità di carico a bordo di navi ro-ro, specialmente per quanto riguarda le attrezzature di fissaggio a bordo di tali navi e sulle unità di carico e per quanto riguarda la robustezza dei punti di fissaggio e le rizze.

5 I contenitori non devono essere imbarcati oltre il massimo peso lordo indicato sulla Safety Approval Plate prevista dalla Convenzione Internazionale sulla sicurezza dei contenitori (CSC).

(*) Si fa riferimento alla IMO Recommendation on the Safe Use of Pesticides in Ships, come emendata.

PARTE B

PRESCRIZIONI SPECIALI PER CARICHI ALLA RINFUSA DIVERSI DA GRANAGLIE

Regola 6

Accettabilità per l'imbarco

1 Prima della caricazione di un carico alla rinfusa, il comandante deve essere in possesso di complete informazioni sulla stabilità e sulla distribuzione del carico per le condizioni normali di caricazione. Il metodo per fornire tali informazioni deve essere a soddisfazione dell'Amministrazione (*).

2 I concentrati e gli altri carichi che possono diventare fluidi devono essere accettati all'imbarco solo quando il contenuto di umidità effettivo del carico é inferiore a quello limite per il trasporto. Tuttavia, tali concentrati ed altri carichi possono essere accettati all'imbarco anche quando il loro contenuto di umidità eccede il limite suddetto, purché siano previste sistemazioni di sicurezza a soddisfazione della Amministrazione per garantire una adeguata stabilità in caso di spostamento di carico ed inoltre alla condizione che la nave possieda un'adeguata integrità strutturale.

3 Prima di imbarcare un carico alla rinfusa che non sia un carico classificato secondo le prescrizioni della regola VII/2 ma che ha proprietà chimiche le quali possono creare un potenziale pericolo, devono essere prese speciali precauzioni per il suo trasporto in sicurezza.

Regola 7

Stivaggio del carico alla rinfusa

1 I carichi alla rinfusa devono essere caricati e ragionevolmente livellati, per quanto necessario, fino ai confini dello spazio per il carico allo scopo di minimizzare il rischio di spostamento e per assicurare che sarà mantenuta per tutta la durata del viaggio una adeguata stabilità.

(*) Si fa riferimento alle:

.1 Resolution A.167 (ES.IV) dell'IMO: Recommendation on Intact Stability for Passenger and Cargo Ships under 100 metres in Lenght e relativi emendamenti adottati con Resolution A.206(VII);
.2 Resolution A.562 (14) dell'IMO: Recommendation on a Severe Wind and Rolling Criterion (Weather Criterion) for the Intact Stability of Passenger and Cargo Ships of 24 metres in Lenght and Over.

2 Quando i carichi alla rinfusa sono trasportati in interponti (NdT: in corridoi), i boccaporti di tali interponti devono essere chiusi in quei casi in cui l'istruzione sulla caricazione indica un livello inaccettabile di sollecitazione alla struttura del fondo qualora i boccaporti fossero lasciati aperti. Il carico deve essere ragionevolmente livellato e deve estendersi da una murata all'altra oppure essere assicurato da divisioni longitudinali ad= dizionali di sufficiente robustezza. Deve essere rispettata la capacità degli interponti a sostenere il carico per garantire che la struttura del ponte non venga sovraccaricata.

PARTE C

TRASPORTO DI GRANAGLIE

Regola 8

Definizioni

Per gli scopi della presente parte, a meno che non sia espres= samente previsto in maniera diversa:

1 "International Grain Code" significa lo International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk adottato dal Maritime Safety Committee dell'Organizzazione con Resolution MSC.23(59) come può essere emendata dall'Organizzazione, purché tali emen= damenti siano adottati, posti in vigore ed abbiano effetto in applicazione delle prescrizioni dell'art.VIII della presente Convenzione riguardanti le procedure di emendamento all'Annesso, ad eccezione del capitolo I (NdT:come già riferito nel preambolo ai presenti E91).

2 Il termine "granaglie" comprende frumento, mais (granturco), avena, segale, orzo, riso, legumi secchi, semi e prodotti derivati da essi il cui comportamento è simile a quello delle granaglie al= lo stato naturale.

Regola 9

Prescrizioni per le navi da carico che trasportano granaglie

1 In aggiunta a qualsiasi altra prescrizione applicabile delle presenti regole, una nave da carico che trasporta granaglie deve essere conforme alle prescrizioni dello International Grain Code e possedere un documento di autorizzazione come richiesto dal codice stesso. Per gli scopi della presente regola, le prescrizioni del predetto codice devono essere trattate come obbligatorie.

2 Una nave senza tale documento non deve imbarcare granaglie finché il comandante non convinca l'Amministrazione o il Governo

Contraente del porto di caricazione che agisce per conto della Amministrazione stessa, che la nave sarà conforme alle prescri= zioni dello International Grain Code nella sua condizione di cari= cazione proposta."

CAPITOLO VII

TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

Regola 5

Documenti (*)

Il testo esistente del paragrafo 3 della presente regola é sostituito dai seguenti paragrafi 3, 4 e 5:

"3 Le persone responsabili dello stivaggio delle merci pericolose in un contenitore per il trasporto o in un vei= colo stradale devono fornire un certificato di corretto sti= vaggio della merce nel contenitore o una dichiarazione di corretto stivaggio della merce nel veicolo, debitamente fir= firmata, in cui si dichiari che la merce nell'unità di carico é stata appropriatamente stivata e fissata e che sono state rispettate tutte le prescrizioni applicabili al trasporto. Un tale certificato o dichiarazione può essere combinato con il documento di cui al paragrafo 2.

4 Qualora vi sia una fondata causa di sospetto che un contenitore per il trasporto o un veicolo stradale in cui sono stivate merci pericolose non é conforme alle prescri= zioni del paragrafo 2 o 3, o qualora non sia disponibile un certificato di corretto stivaggio della merce nel conte= nitore o una dichiarazione di corretto stivaggio della merce nel veicolo, il contenitore per il trasporto o il veicolo non devono essere accettati per l'imbarco.

5 Ogni nave che trasporta merce pericolosa deve possedere una speciale lista o manifesto che dichiari, in accordo con classificazione stabilita dalla regola 2, le merci pericolose imbarcate e la loro ubicazione a bordo. Un dettagliato piano di stivaggio (NdT: di carico), che identifica per classe e mostra la ubicazione a bordo di tutte le merci pericolose, può essere usato in sostituzione della predetta lista spe= ciale o manifesto. Una copia di uno di questi documenti deve essere fornita prima della partenza alla persona o organiz= zazione designata dall'Autorità dello Stato del porto."

(*) NdT: E' la stessa nota riportata precedentemente per la Reg.VI/2.

La seguente nuova regola 7-1 é inserita dopo la regola 7:

"Regola 7-1

Rapporti sugli incidenti che coinvolgono merci pericolose

1 Quando si verifica un incidente che comporta la perdita o la probabilità di perdita fuori bordo in mare di merci pericolose in colli, il comandante o altra persona responsabile della nave, deve fare un rapporto sui particolari di un tale incidente senza ritardo e nella misura piu' estesa possibile al piu' vicino Stato costiero. Il rapporto deve essere basato sulle direttive e principi generali adottati dall'Organizzazione.(*)

2 Nel caso in cui la nave riferita al paragrafo 1 viene abbandonata o il rapporto da tale nave é incompleto o indisponibile, il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave o i loro agenti devono assumere, nella misura piu' estesa possibile, gli obblighi imposti dalla presente regola al comandante.

(*) Si fa riferimento alla Resolution A.648(16) dell'IMO: General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants."

94A2548

FRANCESCO NIGRO, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(6651371) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA, piazza G. Verdi, 10;**
- **presso le Concessionarie speciali di:**
  BARI, Libreria Laterza S.p.a., via Sparano, 134 - BOLOGNA, Libreria Ceruti, piazza dei Tribunali, 5/F - FIRENZE, Libreria Pirola (Etruria S.a.s.), via Cavour, 46/r - GENOVA, Libreria Baldaro, via XII Ottobre, 172/r - MILANO, Libreria concessionaria «Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato» S.r.l., Galleria Vittorio Emanuele, 3 - NAPOLI, Libreria Italiana, via Chiaia, 5 - PALERMO, Libreria Flaccovio SF, via Ruggero Settimo, 37 - ROMA, Libreria Il Tritone, via del Tritone, 61/A - TORINO, Cartiere Miliani Fabriano - S.p.a., via Cavour, 17;
- **presso le Librerie depositarie indicate nella pagina precedente.**

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Direzione Marketing e Commerciale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale n. 387001 Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono in Roma (Ufficio inserzioni - Piazza G. Verdi, 10) Le suddette librerie concessionarie speciali possono accettare solamente gli avvisi consegnati a mano e accompagnati dal relativo importo

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO - 1994

Gli abbonamenti annuali hanno decorrenza dal 1° gennaio al 31 dicembre 1994
i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno 1994 e dal 1° luglio al 31 dicembre 1994

ALLA PARTE PRIMA - LEGISLATIVA

Ogni tipo di abbonamento comprende gli indici mensili

Tipo	Descrizione	Importo
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari	
	- annuale	**L. 357.000**
	- semestrale	**L. 195.500**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte costituzionale	
	- annuale	**L. 65.500**
	- semestrale	**L. 46.000**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti delle Comunità europee	
	- annuale	**L. 200.000**
	- semestrale	**L. 109.000**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata alle leggi ed ai regolamenti regionali.	
	- annuale	**L. 65 000**
	- semestrale	**L. 45.500**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni	
	- annuale	**L. 199.500**
	- semestrale	**L. 108.500**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali	
	- annuale	**L. 687.000**
	- semestrale	**L. 379.000**

Integrando il versamento relativo al tipo di abbonamento della Gazzetta Ufficiale, *parte prima, prescelto con la somma di* **L. 98.000**, *si avrà diritto a ricevere l'indice repertorio annuale cronologico per materie 1994.*

Prezzo di vendita di un fascicolo della *serie generale*	**L. 1.300**
Prezzo di vendita di un fascicolo delle *serie speciali I, II* e *III*, ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.300**
Prezzo di vendita di un fascicolo della *IV serie speciale «Concorsi ed esami»*	**L. 2.550**
Prezzo di vendita di un fascicolo *indici mensili*, ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.300**
Supplementi ordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.400**
Supplementi straordinari per la vendita a fascicoli separati, ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.400**

Supplemento straordinario «Bollettino delle estrazioni»

Abbonamento annuale	**L. 124.000**
Prezzo di vendita di un fascicolo ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.400**

Supplemento straordinario «Conto riassuntivo del Tesoro»

Abbonamento annuale	**L. 81 000**
Prezzo di vendita di un fascicolo	**L. 7.350**

Gazzetta Ufficiale su MICROFICHES - 1994
(Serie generale - Supplementi ordinari - Serie speciali)

Abbonamento annuo mediante 52 spedizioni settimanali raccomandate	**L. 1.300.000**
Vendita singola per ogni microfiches fino a 96 pagine cadauna	**L. 1.500**
per ogni 96 pagine successive	**L. 1.500**
Spese per imballaggio e spedizione raccomandata	**L. 4.000**

N B — Le microfiches sono disponibili dal 1° gennaio 1983 — Per l'estero i suddetti prezzi sono aumentati del 30%

ALLA PARTE SECONDA - INSERZIONI

Abbonamento annuale	**L. 336.000**
Abbonamento semestrale	**L. 205.000**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione	**L. 1.450**

I prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, per l'estero, nonché quelli di vendita dei fascicoli delle annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, sono raddoppiati.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 387001 intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato L'invio dei fascicoli disguidati, che devono essere richiesti all'Amministrazione entro 30 giorni dalla data di pubblicazione, è subordinato alla trasmissione di una fascetta del relativo abbonamento

Per informazioni o prenotazioni rivolgersi all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA
abbonamenti ☎ (06) 85082149/85082221 - vendita pubblicazioni ☎ (06) 85082150/85082276 - inserzioni ☎ (06) 85082145/85082189

* 4 1 1 2 0 0 0 9 1 0 9 4 *

L. 4.200